



**VANTELIN
KOWA**



**SUPER
FORMULA
RACE REPORT**

Rd.3 @Sportsland SUGO

TEAM
TOM'S

天候：晴れ時々曇り・ドライ / 気温：16-21℃ / 路面温度：22-25℃

第3戦の菅生大会も予選と決勝を1日で行った。

前日、土曜に2セッション行われた練習走行は1セッション目が雨、ウエットコンディション。ここでニック・キャッシュディがまさかの最下位。試みたウエットセッティングの方向性が合わなかった。ルマン24時間レース三連覇を果たして凱旋した中嶋一貴は、ウエットコンディションでも安定した速さを見せていた。2セッションはコンディションが好転、ハーフウエットからドライへ。キャッシュディも調子を戻し、翌日の予選への準備は着々と整った。そして、VANTELIN TEAM TOM'Sの二台は予選Q1から盤石な走りでもQ2、Q3へ進出。キャッシュディ4番手、中嶋6番手のスターティンググリッドを得て、決勝に臨むこととなった。



- ニック・キャッシュディがAグループ。中嶋一貴がBグループでQ1を走行した。
- キャッシュディは、Q1をトップタイムで通過。
- 中嶋のBグループはセッション中に1台がクラッシュし赤旗中断。しかし中嶋は中断前にタイムを出していたため、セッション中断の影響は無く2番手でQ2へ進出を果たす。
- Q2では、キャッシュディ6番手、中嶋7番手で最終Q3へ進んだ。
- Q3に進出した8台のタイムは僅差でのポジション争いとなった。Q3進出8台のタイムは1秒以内どころか、約0.5秒以内にひしめく状況だった。
- トップタイムから0.116秒差でキャッシュディが4番手。0.218秒差で中嶋は6番手グリッドを得た。
- ポールポジションは、今回初参戦のセルジオ・セッテ・カマラ選手。



Driver	Car No.	Q1	Q2	Q3
中嶋 一貴	36	B-P2 1'04.591	P7 1'04.855	P6 1'04.453
ニック・キャッシュディ	1	A-P1 1'04.613	P6 1'04.747	P4 1'04.351

天候：晴れ時々曇り・ドライ / 気温：16-21℃ / 路面温度：22-25℃



36 / ドライバー

中嶋 一貴

土曜日の走り出しはウエットだったのですが、持ち込みの状態から問題なく走行できて、乾いてきたコンディションのスリックでも同じく問題は無く予選への準備はできたと思います。フロントのグリップがもっと欲しかった点はありましたけれど、それをどうにかする時間の余裕もなかったので、そのまま予選に突入しました。自分のBグループでQ1セッションの終盤に馬の背コーナー立ち上がりで1台がクラッシュしてセッションが中断したのですが、それ以前にタイムは出していたので、その影響はありませんでした。Q2はセットも少し変えて出て行ったのですが、トラフィックに引っ掛かり、セット変更の効果がなかったので、Q3ではQ1のセットに戻しました。もう少しいいかなと思ったのですが、もの凄い僅差の戦いになってほんのわずかの差で6番手。決勝のレースでは自分にとって今シーズン初めてタイヤ交換を行うことになるので、そのタイミングが重要ですね。全戦参加できないので、一つ一つのレースで確実にポイントゲットできるように頑張ります。



1 / ドライバー

ニック・キャンディ

スリックタイヤでドライコンディションならベースに戻すことができ、トップタイムも出せるかなと思っていたのだけれど、僅差で4番手、2列目のグリッドを得られた。良いマシンを仕上げてくれたチームに感謝。決勝については、タイヤの摩耗をチェックするロングランをスリックタイヤで行っていないので、スタートしたらどのような展開になるかは全く予想がつかないし、どのような作戦をとるかも決めていない。皆、スタートがうまいと言うけれど、スタート自体はいつもあまり良くなくて、その後に運良く順位を上げられているというのが正しいかな。今回初参戦のセルジオ・セッテ・カマラ選手のポールポジション獲得におめでとうのコメントを贈りたい。あのチームは昨年もフロントローを獲得していると記憶しているので、実力がある。彼は初めてこのマシンでスタートを切るので、どのようことになるか本当に分からない。今回は、いろいろ不確定な要素があるので、運が必要かなと思っている。



36 / レースエンジニア

大立 健太

ウエット、ドライ両方のコンディションに対してガレージからの持ち込み状態からその場の状況、コンディションにアジャストして対処し予選に臨みました。特にドライコンディションとスリックタイヤに関しては持ち込みの状態から大きくセッティングを変更することなくアタックしてもらいました。予選後の中嶋さんのコメントでは、1コーナーと2コーナーでフロントのグリップが足りないということなので、データをチェックしてみると、ラップタイム全体でやはりコンマ2秒ほどロスしてしまっているの、それが改善できていれば、トップタイムも可能だったということが分かっています。決勝に対するロングラン走行できていないのですが、開幕戦のもてぎ、第2戦の岡山のデータからセットアップして、リヤタイヤの磨耗ケアをちゃんとして行えば、問題なく戦えると思います。あとはピットイン、タイヤ交換のタイミングです。岡山では、ボクが判断ミスしてしまっているので、今回はうまくやりたいと思います。

天候：晴れ時々曇り・ドライ / 気温：16-21℃ / 路面温度：22-25℃



1 / レースエンジニア

小枝 正樹

練習走行のウエット路面では、いろいろな部分が合わなかったで、全くタイムが出ないという状況でした。その後路面が乾くと、コンディションに合わせてセッティングを進め、何とか予選に間に合いQ1でグループトップタイムというところまでこぎつけましたが、その先で伸びなかったですね。特に各セッション、Q1からQ3までセッティングの変更を行わずに走り切ったのですが、セッティング面でまだ足りなかった部分があって、ポールポジションを獲得できなかったことを反省しています。

決勝の作戦は、今回上位からのスタートとなるので、周りの出方を見て考えるというところですね。ただ、ポールスタートのドライバーが今回初参加なので、彼のレーススタイルが分からないところが不確定要素です。まずはニックの1周目の順位アップを期待しています。



チーフエンジニア

東條 力

一貴も戻ってきてくれて、走り出しのウエットでも速かったし、ドライのスリックでも彼は速かったので、全く心配していません。ニックはウエットで一貴と同じセットアップをトライしてみたいということだったのですが合わなかった。しかしスリックなら全く問題ないし、予選に向けてセットアップも変更しているので、ポールポジションも行けるかなという期待もありましたが伸びず、凄く僅差のQ3となりましたね。路面温度が最後に上がって来てしまったので、それに合わせ込むのも難しかったです。それがマイナス要素でタイムが伸びなかった原因と考えています。タイヤ交換の作戦、タイミングとしてはタイヤのことだけを考えれば燃料が減って、マシンの重量が軽くなってから交換した方がその後のペースアップに効果的ですが、セーフティーカーの導入とかレースの展開に応じて適切にピットインさせるということです。ポールスタートのドライバーが初参戦ということもあり、また菅生はコース幅が狭いので最初の3周で接触もなく周回を重ねることが重要です。



総監督

舘 信秀

日本のエースと言うか、我がトムスの大黒柱的存在の中嶋一貴がルマン24時間レースから凱旋して、ようやく自粛隔離も明けて帰ってきてくれた。しかし彼はいつも淡々としていてルマン三連覇の男とは思えないほど、すぐにその場、チームに溶け込んで仕事してくれるね。練習走行から好調で、持ち込みのマシン状態と彼自身もフィットしていたようだ。さすがだ。ウエット路面での練習走行で、ニックがまさかの最下位。ビックリしたけれど、路面が乾きスリックでは問題なかった。ディフェンディングチャンピオンでもあんな事が起きると驚く。2台共にQ3まで進む事ができ、ニックが2列目、一貴が3列目とまずまずの位置で決勝を迎えることができた。これで2台共に表彰台に立てたら最高だ。このスターティングポジションからだったら可能性は高いと期待している。それにしても、今回初参戦のセルジオ・セッテ・カマラ選手は菅生に来て2日目、このマシンを二日前に初めてドライブして、いきなりポールポジション獲得だから凄い！の一言。彼の名はマカオGPのF3時代に知っていたけれど、世界には逸材がいるということだ。

天候：曇り・ドライ / 気温：18-18℃ / 路面温度：22-20℃

2019年シーズンのチャンピオン、カーナンバー1のニック・キャッシュが今季初優勝を飾った。

序盤はスタートポジションをキープして周回を重ね、セーフティーカーが導入されたタイミングでタイヤ交換。冷えたタイヤの状況で彼は真骨頂を発揮。セーフティーカーランが明けた途端に前を走るマシンを抜き去ってトップに立ちその後は後続をどんどん引き離す展開で今季1勝目、自己通算3勝目を記録した。

ルマン24時間レース3連覇から国内レースに帰ってきた中嶋一貴は、スタート直後に他車に追突し、ノーズを破損してピットイン。他車に追突したペナルティを受け、最終的に周回遅れとなり、復帰初戦を15位で終えた。



- 1周目にニック・キャッシュがひとつ順位アップして3位でホームストレートに戻ってきた。
- 中嶋は1コーナー手前のブレーキングでタイヤをロックさせ前車に追突。フロントノーズを破損して4周してピットイン、ノーズを交換してレースに復帰、最後尾まで順位を下げてしまった。
- キャッシュはオーバーテイクシステムを多用してきた他車にパスされて4位へ順位を下げる。
- 18周して2位走行のポールスタート、セツテ・カマラ選手がピットインしたので上位陣はひとつ順位アップ。彼がタイヤ交換を終え再びコースインした際にコースオフしてクラッシュ。このアクシデントでセーフティーカーが導入された。このタイミングでキャッシュを含む上位陣がピットイン。
- 27周を終えてレース再開。28周目にキャッシュは2位へ、そして、31周目にトップに立った。
- 53周レースの中盤から終盤でキャッシュは圧倒的なペースで後続を置き去りにしてゴールへ邁進して優勝。
- 中嶋は周回遅れになりながらも好走。キャッシュに次ぐ全体で2番手タイムをマーク。最終的にセクター1と3は彼が最速だった。



Driver

Car No.

Race / Fastest Lap

中嶋 一貴	36	P15 1'06.359
ニック・キャッシュ	1	P1 1'06.350

天候：曇り・ドライ / 気温：18-18℃ / 路面温度：22-20℃



36 / ドライバー

中嶋 一貴

スタート直後、1コーナーのブレーキングでタイヤをロックさせてしまっ、まっすぐ行ってしまい、避けようとしたのですが、前にいたサッシャ・フェネストラズ選手に当たってしまいました。特にブレーキングを頑張って遅くしてハードブレーキングしたわけでも無かったのですがロックしてしまいました。それでピットインしてフロントノーズを交換した後は、その時点でのファステストラップタイムを毎週更新できたので、マシンに速さがあったことは確かで、本当にもったいないことをしてしまいました。ドライブスルーペナルティもあり、タイヤ交換した後は周回遅れになってしまい、集団の中で走っていたので全然ペースも上がらず、上位の順位を争っているドライバーの邪魔をしないようにして、ただレースをフィニッシュしたという感じです。



1 / ドライバー

ニック・キャンディ

決勝のスタート時点で今回の菅生で最も良い状態のセッティングに仕上がったのは良かった。もちろんチームのサポートでそこまで持っていけたのだから感謝している。レースの序盤は順位を保って周回を重ねて、ピットインのタイミングを待っていた。セーフティカーが入って、その後のリスタートがチャンスだと思った。冷えた状態のタイヤでは絶対の自信があったので、トップに立てる自信もあった。まず山本尚貴選手をパス、彼は最終コーナーがあまり速くなかった。というか、今回最終コーナーをほぼ全開で走れたので、そこからストレートでパスするのが作戦だった。そしてトップの亮（平川選手）に迫ってオーバーテイクシステムを効果的に使った。パスした直前に亮は最終コーナーでマシンのボトムを路面にヒットしてインにつけなかった。だからかなりのスピード差でパスして、トップに立つことができた。開幕戦は良くなかったけれど、岡山で調子が上向いて、そして今回勝てた。次戦のオートポリスではこれまで良い成績を取られていないので、今回の好調さを持続させて頑張りたい。



36 / レースエンジニア

大立 健太

スタート直後の接触がなかったらという悔しさはあります。序盤で破損ノーズの交換後は素晴らしいペースで走行できていたので、トムスチームとして1-2も可能だったかもしれないし、もしかすると勝っていたかもということも考えてしまいます。決勝に向けてのセットアップ、アジャストもわずかでしたから、今回の持ち込みからマシンのにはとても良いセットアップで菅生入りできたと思います。決勝直前の練習走行で空力のセッティングを少しだけ変えて、それが好ペースに繋がったと思います。一貴さんがレース後帰ってきて「やっちゃいました」と一言。次戦は良いレースを一緒にしたいですね。

天候：曇り・ドライ / 気温：18-18℃ / 路面温度：22-20℃



1 / レースエンジニア

小枝 正樹

スタートもまずまず決めてくれて、1周目に一台抜いてきてくれました。相手がオーバーテイクシステムを使ってきて順位を戻したけれど、ペースは悪く無かったですね。決勝セットアップのロングラン確認はできていなかった。決勝直前8分間の練習走行でも、スタートの練習と他にチェックしたかったこともあって、スタートしてからどのようなペースで周回できるかは分からない部分があったのは事実でした。スタート直前までセットを変えようかどうしようかと話していました。しかしニックは、冷えたタイヤでは自信があるから見ててくれと言っていました。それが有言実行となった。うまい具合にオーバーテイクシステムも使ってきたようですから、セーフティーカーン明けの展開は最高でした。これからも1レースづつ、着実に戦っていききたいと思います。



チーフエンジニア

東條 力

ニックの速さ。冷えたタイヤでまだグリップが十分で無い状況での彼の速さが際立っていたという展開でした。セーフティーカーンが明けて、タイヤに熱が入られていない状況で一人だけもの凄いペースで走行できていた。前にいる2台を瞬間にパスしてきたのは圧巻でした。ディフェンディングチャンピオンの実力を遺憾無く発揮してくれました。他のドライバー達は4、5周してタイヤに熱が入り、内圧も上がってくれば巡航スピードも上がってきていた。しかし、ニックはその前にペースが上げられる。彼のテクニックですね。一貴は残念、本当に残念です。ノーズ交換してからその時点の最速だったので、マシンは良かったことを証明できました。「マシンは良かったのに、すみません」とレース後にコメントしてくれましたが、レースですらしょうがないですね。対照的な結果でしたが、ニックが勝ってくれて嬉しい第3戦でした。



総監督

舘 信秀

第2戦からニックらしさが出てきて、この第3戦で勝てた。作戦的にはタイヤ交換のタイミングが鍵だったと思うが、セッテ・カマラ選手のクラッシュによってセーフティーカーがタイミング良くコースインして各車がピットイン、タイヤ交換できた。その後、レース再開からのニックの走りが凄かった。冷えたタイヤで彼の得意技が発揮された。山本尚貴、平川亮両選手が手も足も出ない状態でぶち抜かれる様は痛快だった。特に亮（平川）をホームストレートで抜き去った時にはグランドスタンドから拍手が沸いていた。さすが、カーナンバー1だ。一方の一貴は彼らしくない展開となってしまった。猿も木から落ちるという状態だったね。サッシャ・フェネストラズ選手に追突してしまってノーズを壊し、その後にファステストラップタイムを連発していた。速さはあったのだから、残念な結果だ。一貴については、今後素晴らしいレースを見せてもらおう。